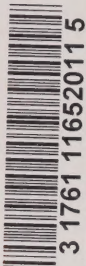


CA20N  
DT 710  
- A56


Government  
Publications



Ontario Highway Transport Board  
Annual report

1997





Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116520115>







CA20N  
DT710  
-A56

Government  
Publications



---

# Ontario Highway Transport Board

## ANNUAL REPORT 1997

---





---

---

## Table Of Contents

The Board and its Members .....	1
Message from the Chair .....	2
Organization Chart .....	3
Accounts Receivable 1997 .....	4
Special Authorities Processed .....	5
Applications Received .....	6
Applications Received by Region .....	7
Summaries - Reasons for Decision .....	8 - 22



---

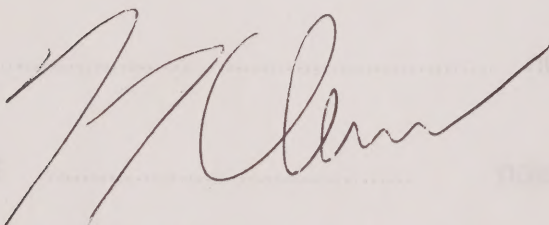
---

To: The Honourable Hilary M. Weston,  
Lieutenant Governor of the Province of Ontario

MAY IT PLEASE YOUR HONOUR:

The undersigned takes pleasure in submitting the Annual Report for the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 1997.

Respectfully submitted,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Tony Clement', written in a cursive style.

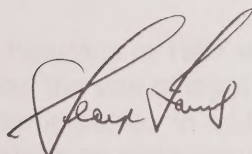
Tony Clement  
Minister



To: The Honourable Tony Clement, Minister of Transportation:

Sir: In accordance with Section 33 of the Ontario Highway Transport Board Act, R.S.O. 1990, Chapter O.19, I have the honour to present the report of the activities of the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 1997.

Respectfully submitted,



George Samis  
Chair

---

---

## ***The Board and its Members***

The Board is constituted by virtue of and in accordance with the provisions of the Ontario Highway Transport Board Act, R.S.O. 1990, Chapter O.19. It operates as a quasi judicial administrative tribunal. Under the Public Vehicles Act, R.S.O. 1990, Chapter P.54 and the Motor Vehicle Transport Act, 1987, S. C. Chapter 35, as amended by R.S. 1989, Chapter 29, the Board controls entry and maintains an orderly development in the business of transporting passengers for compensation in public vehicles, both within Ontario and to other jurisdictions.

### **Members of the Board (as of December 31, 1997)**

George Samis	Chair	Newburgh
Baljinder S. Gill	Member	Ottawa



---

---

## *Message from the Chair*

In 1997, the Board's primary focus was the adjudication of applications pursuant to sections 10 and 11 of the Public Vehicles Act, namely the powers of review and of sanctions. There were fewer oral hearings involving the traditional test of public necessity and convenience as the majority of applications seeking new charter authority or extended authority were resolved by written hearings or were un-opposed. The motor coach industry in Ontario is self-regulating in that it is the carriers themselves who must initiate an action by the Board. Sections 10 and 11 applications in 1997 tended to come from regional or smaller carriers who reported illegal operations by other carriers in their area of licensed authority and in many cases, the alleged violators were unlicensed carriers who, subsequent to the hearing, made an application to obtain the proper licence authority.

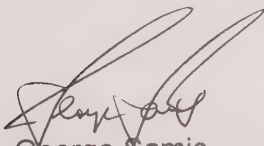
The actions by the Legal Services Branch of the Ministry of Transportation to collect outstanding amounts owed by carriers to the Crown judged to be operating illegally is certainly welcomed by the Board, although it should be stated that the vast majority of carriers who were assessed costs have been co-operative and have paid their costs in full.

The Board continues to be almost self-financing and the staff is part-time.

Serving the public in a friendly, efficient and prompt manner continues to be a top priority with the Board and I am proud of our record in 1997 in this regard.

Oral hearings in 1997 were disposed of expeditiously and most were conducted without the use of legal counsel, which substantially reduced the over-all costs for the participants. In addition, the Board continued its policy of rendering its decisions as expeditiously as possible with the result that most written decisions were issued within one week of the hearing date.

I would expect that this trend towards review and sanction hearings will continue in 1998 and I believe the Board can serve the public interest in helping to ensure that motor coach operators in Ontario operate legally and safely as the industry continues to grow so that the users and the providers of inter-city transportation will both benefit.



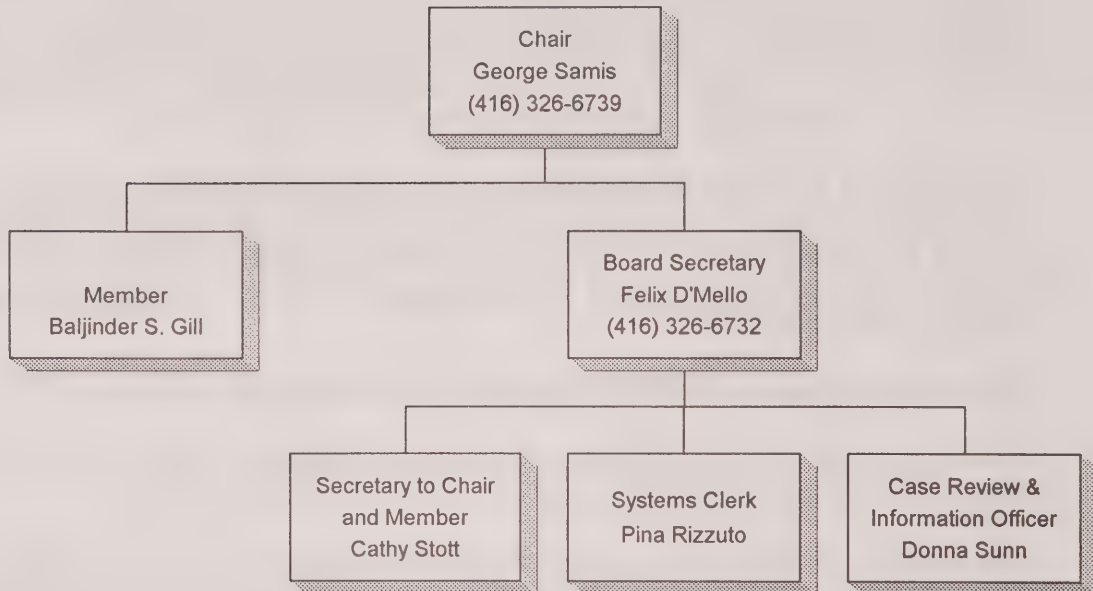
George Samis  
Chair

---

---

# Organization Chart

(AS OF DECEMBER 31, 1997)





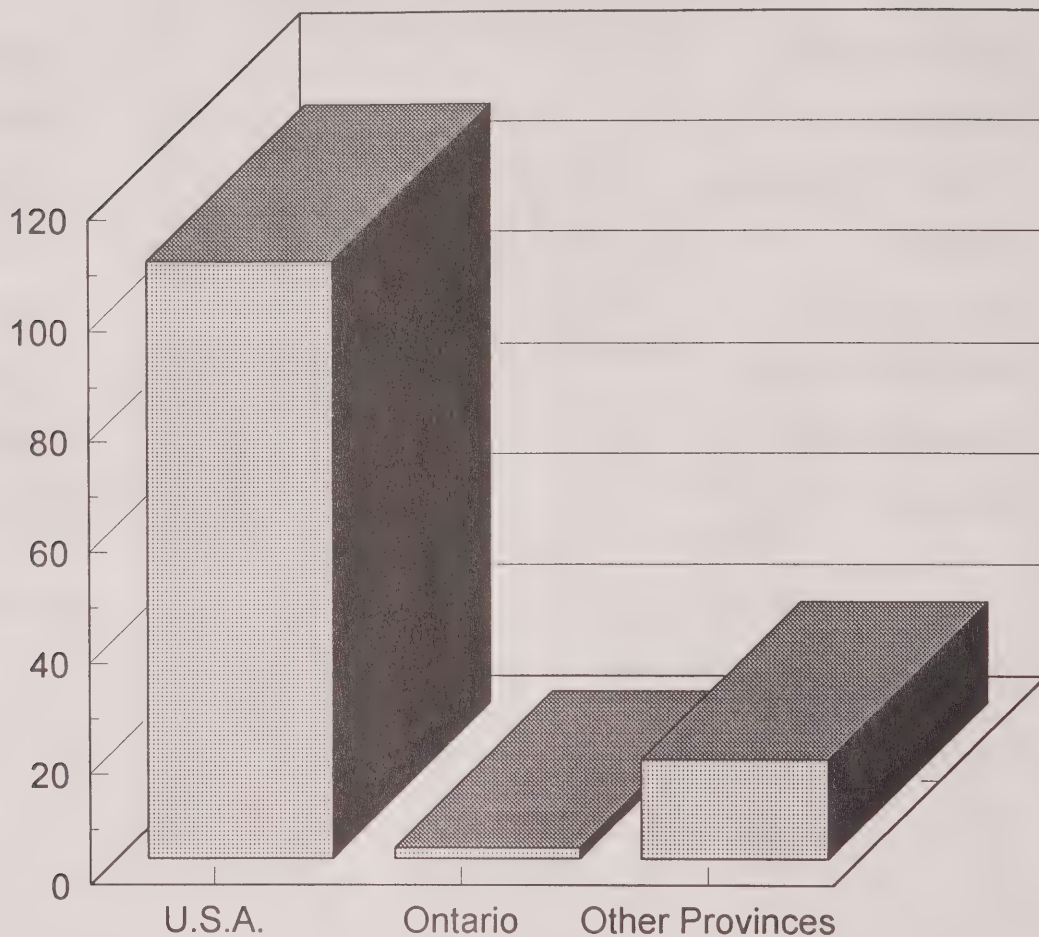
---

---

## *Accounts Receivable 1997*

Application Fees	\$78,915.00
Court Costs	30,695.00
Credits & U.S. Exchange	8,929.73
Subpoenas	80.00
Tapes of Hearings	560.00
Photostats & Licences	425.00
Special Authorities	16,980.00
Objections	15,050.00
Net Revenue	<b><u>151,634.73</u></b>

# Special Authorities Processed

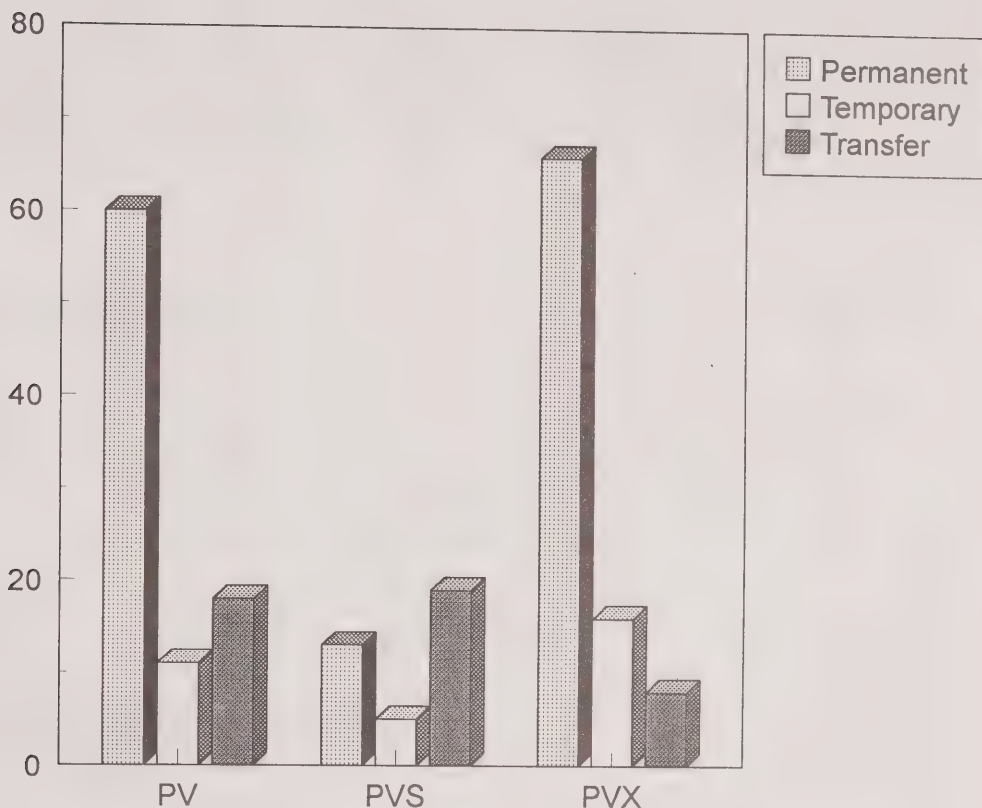


APPLICANT'S HOME BASE

U.S.A.	101
Ontario	3
Other Provinces	20
<b>Total</b>	<b><u>124</u></b>



## *Applications Received*



Type/Class	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	60	13	66	139
Temporary	11	5	16	32
Transfer	18	19	8	45
<b>TOTAL</b>	<b>89</b>	<b>37</b>	<b>90</b>	<b><u>216</u></b>

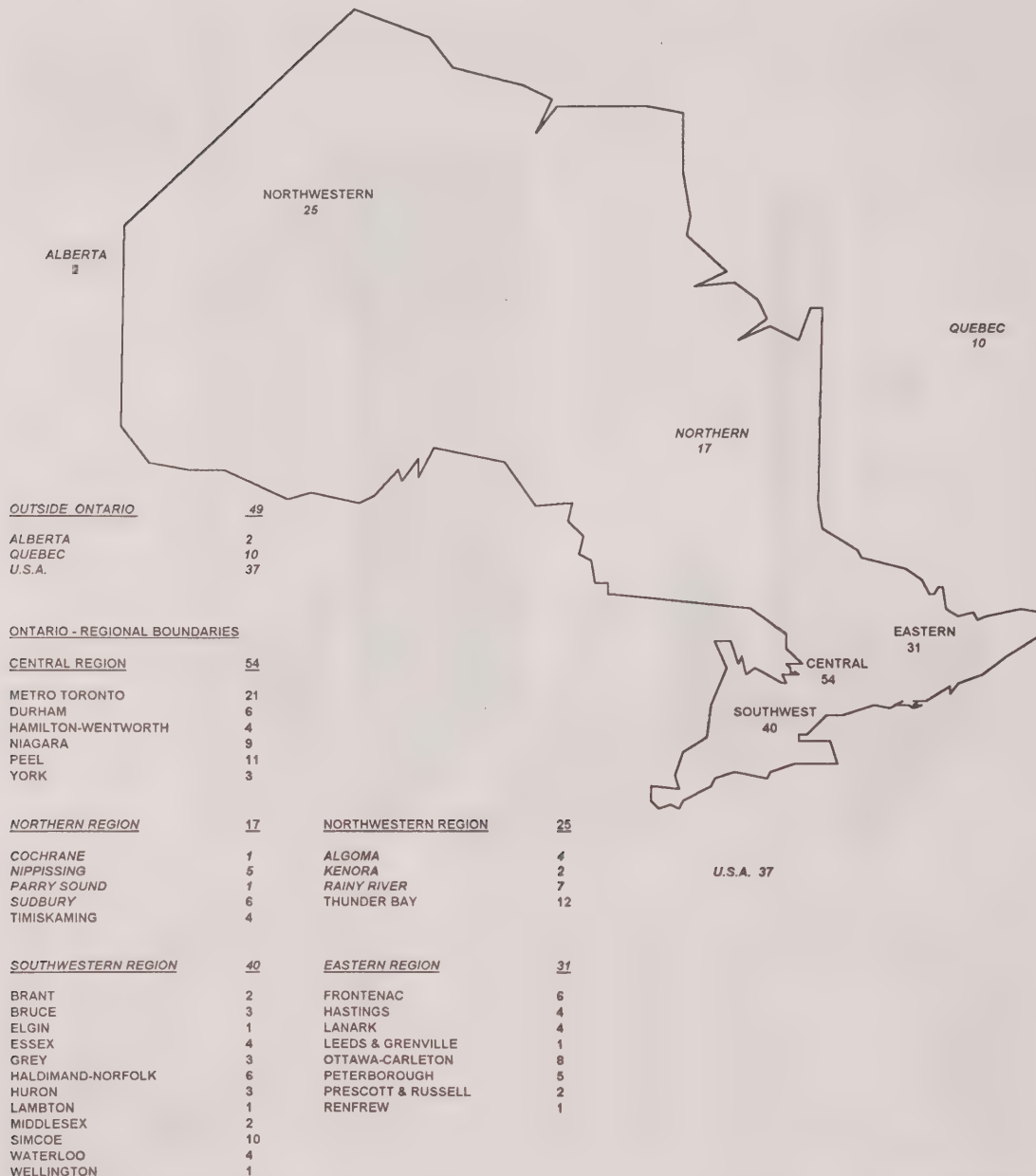
### Legend:

**PV** Public Vehicle Applications (Intra-Provincial Bus Undertaking)

**PVS** Public Vehicle (School Bus) Applications (Intra-Provincial Bus Undertaking) School Bus ONLY

**PVX** Part I Motor Vehicle Transport Act Applications (Extra-Provincial Bus Undertaking)

# Applications Received by Region





---

---

The following are summaries of applications filed by interested persons (i.e. a person who has an economic interest in the outcome of a matter) with respect to Sections 10 and 11 of the Public Vehicles Act. These applications are complaints by interested persons, alleging violations of the Public Vehicles Act as Amended and Regulations by licensees, non-licensees or by arrangers of bus transportation services using unlicensed carriers. Following written or oral hearings, the Board may impose sanctions i.e. cancel, suspend, impose conditions on licences and/or order that the operation that caused the contravention stop.

**Trentway-Wagar Inc.**  
Peterborough, Ontario

File #14198-Re

**Complaint:** Operating in contravention of its operating authorities.

**Complainant:** Greyhound Canada Transportation Corporation ("Greyhound")

**Decision:** Ordered to stop the service immediately.

<b>Costs assessed:</b>	To the Board	\$1950.00
	To Greyhound	\$5000.00

**Penetang Midland Coach Lines Limited**  
Midland, Ontario

File #18701-Re1

**Complaint:** Operating in contravention of its operating authority.

**Complainant:** Ontario Northland Transportation Commission ("ONTC")

**Decision:** Ordered to stop the service immediately.

<b>Costs assessed:</b>	To the Board	\$1400.00
	To ONTC	\$3900.00

**C. Seely's Bus Lines Ltd.**  
Prescott, Ontario

File #25703-Re

**Complaint:** Operating in contravention of its operating licence.

**Complainant:** R. A. Howard Bus Service Ltd. ("Howard")

---

---

**Decision:** Ordered to stop the service immediately.

**Costs assessed:** To the Board \$1900.00  
To Howard \$400.00

**Walsh Transportation Ltd.**  
**Haileybury, Ontario**

**File #05540-Re**

**Complaint:** Operating without a proper authority.

**Complainant:** Palangio Enterprises (1982) Limited ("Palangio")

**Decision:** Ordered to stop the service immediately.

**Costs assessed:** To the Board \$1925.00  
To Palangio \$800.00

**Fort Frances-Rainy River Board of Education**  
**Fort Frances, Ontario**

**File #31813-Re**

**Complaint:** Operating without a proper authority.

**Complainant:** Asselin Transportation and Storage Limited ("Asselin")

**Decision:** Ordered to stop the service immediately.

**Costs assessed:** To the Board \$500.00  
To Asselin \$400.00

**L.B. Pearson International Limousine Holdings Inc. ("L.B.P.")**  
**Mississauga, Ontario**

**File #44820-Re**

**Complaint:** Operating contrary to its operating authority.

**Complainant:** P.W. Transportation Ltd ("P.W.")

**Decision:** Ordered to stop the service immediately.

**Costs assessed:** To the Board by L.B.P. \$850.00  
To the Board by P.W. \$850.00

**Transtario Bus Lines Inc.**  
**Peterborough, Ontario**

File #29214-Re

**Complaint:** Operating without a proper authority.

**Complainant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

**Decision:** Ordered to stop the service immediately.

<b>Costs assessed:</b>	To the Board	\$1500.00
	To Trentway	\$3000.00

**Carmencita Amascual**  
**Montreal, Quebec**

File #45476-Re

**Complaint:** Operating without a proper authority.

**Complainant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

**Decision:** Ordered to stop the service immediately.

<b>Costs assessed:</b>	To the Board	\$250.00
	To Trentway	\$500.00

**Amica Inc. and Karim A. Issa**  
**Montreal, Quebec**

Files #45494-Re  
45470-Re

**Complaint:** Operating without a proper authority.

**Complainant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

**Decision:** Ordered to stop the service immediately.

**No costs assessed**

**Atlas Tours**  
**Montreal, Quebec**

File #45471-Re

**Complaint:** Operating without a proper authority.

**Complainant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")



---

---

**Decision:** Ordered to stop the service immediately.

**Costs assessed:** To the Board \$250.00  
To Trentway \$500.00

Brenda Densmore  
Hamilton, Ontario

File #45473-Re

**Complaint:** Operating without a proper authority.

**Complainant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

**Decision:** Ordered to stop the service immediately.

**Costs assessed:** To the Board \$250.00  
To Trentway \$500.00

Nunez Victor Orlando Melendez  
Rexdale, Ontario

File #45488-Re

**Complaint:** Operating without a proper authority.

**Complainant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

**Decision:** Ordered to stop the service immediately.

**Costs assessed:** To the Board \$100.00

Hector E. Obando and Elsa M. Obando  
Montreal, Quebec

Files #45482-Re  
#45493-Re

**Complaint:** Operating without a proper authority.

**Complainant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

**Decision:** Ordered to stop the service immediately.

**Costs assessed:** To the Board \$400.00  
To Trentway \$500.00

---

---

**111223 Ontario Inc. and Muhammad Anwar Hussain**  
**Toronto, Ontario**

**Files #45478-Re**  
**#45479-Re**

**Complaint:** Operating without a proper authority.

**Complainant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

**Decision:** Ordered to stop the service immediately.

<b>Costs assessed:</b>	To the Board	\$500.00
	To Trentway	\$14,500.00

**Lewis Piedmont**  
**Montreal, Quebec**

**File #45485-Re**

**Complaint:** Operating without a proper authority.

**Complainant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

**Decision:** Ordered to stop the service immediately.

<b>Costs assessed:</b>	To the Board	\$250.00
	To Trentway	\$500.00

**Attridge Transportation Inc.**  
**Waterdown, Ontario**

**File #44264-Re1**

**Complaint:** Operating without a proper authority.

**Complainant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

**Decision:** Ordered to stop the service immediately and intra and extra-provincial operating licences suspended for 15 days.

<b>Costs assessed:</b>	To the Board	\$1000.00
	To Trentway	\$7500.00

---

---

**Maxsavers International Tours Inc.**  
**Scarborough, Ontario**

**File #45510-Re**

**Complaint:** Arranging transportation by an unlicensed carrier.

**Complainant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

**Decision:** Ordered to stop the service immediately.

<b>Costs assessed:</b>	To the Board	\$500.00
	To Trentway	\$500.00

**Wills Motors Limited**  
**Binbrook, Ontario**

**File #20178-Re**

**Complaint:** Operating without a proper authority.

**Complainant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

**Decision:** Stop the service immediately and operating licences amended to indicate that they will be suspended or cancelled should the licensee continue to operate without the proper authorities.

<b>Costs assessed:</b>	To the Board	\$1000.00
	To Trentway	\$2500.00

**Les Autobus Deshaies Ltee**  
**Laval, Quebec**

**File #20143-Re1**

**Complaint:** Operating without a proper authority.

**Complainant:** Penetang Midland Coach Lines Limited ("PMCL")

**Decision:** Ordered to stop the service immediately.

<b>Costs assessed:</b>	To the Board	\$250.00
	To PMCL	\$400.00



---

---

**Carleton Bus Lines (2000) Ltd.**  
**Kinburn, Ontario**

File #45435-Re

**Complaint:** Operating without a proper authority.

**Complainant:** Penetang Midland Coach Lines Limited ("PMCL")

**Decision:** Ordered to stop the service immediately.

<b>Costs assessed:</b>	To the Board	\$250.00
	To PMCL	\$400.00

**Olde Town Toronto Tours Limited**  
**Etobicoke, Ontario**

File #45250-Re

**Complaint:** Operating without a proper authority.

**Complainant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

**Decision:** Ordered to stop the service immediately.

<b>Costs assessed:</b>	To the Board	\$800.00
	To Trentway	\$1000.00

**Dallas Equipment Service Ltd.**  
**Brampton, Ontario**

File #45547-Re

**Complaint:** Operating without a proper authority.

**Complainant:** A.Z. Bus Tours Inc. ("A.Z.")

**Decision:** Ordered to stop the service immediately.

<b>Costs assessed:</b>	To the Board	\$750.00
	To A.Z.	\$400.00

---

---

**Ottawa Tours Inc.**  
**Ottawa, Ontario**

**File #45529-Re**

**Complaint:** Operating without a proper authority.

**Complainant:** Carleton Bus Lines (2000) Limited ("Carleton")

**Decision:** Ordered to stop the service immediately.

<b>Costs assessed:</b>	To the Board	\$2800.00
	To Carleton	\$1000.00

**Ottawa Tours Inc.**  
**Ottawa, Ontario**

**File #45529-Re1**

**Complaint:** Operating without a proper authority.

**Complainant:** Carleton Bus Lines (2000) Limited ("Carleton")

**Decision:** Ordered to stop the service immediately.

<b>Costs assessed:</b>	To the Board	\$3882.00
	To Carleton	\$4000.00

**Black Jack Limousines**  
**Orillia, Ontario**

**File #45559-Re**

**Complaint:** Operating without a proper authority.

**Complainant:** John Bull

**Decision:** Ordered to stop the service immediately.

<b>Costs assessed:</b>	To the Board	\$500.00
------------------------	--------------	----------

---

---

**Moira Charter and Tours Inc.**  
**Madoc, Ontario**

**File #34412-Re**

**Complaint:** Operating without a proper authority.

**Complainant:** Quinte Van Airport Services ("Quinte")

**Decision:** Ordered to stop the service immediately.

**Costs assessed:** To the Board \$900.00



---

---

## ***Summaries - Reasons for Decision***

The following summaries of applications adjudicated by the Board in the 1997 calendar year represent some examples of the type of matters handled by the Board. Board's complete decisions are available and may be requested from its offices, tel. (416) 326-6732.

### **Legend:**

#### **Scheduled Service:**

A bus transportation service for which an application or licensee files a timetable indicating the times of arrivals and departures.

#### **Chartered Trip:**

A bus transportation service exclusively for a group of persons.

---

#### **Applicant:**

Urban Ventures Inc.  
East St. Paul, Manitoba

**File #45450**

#### **Application:**

An intra-provincial application to transport employees of Canadian Pacific Limited ("C.P. Rail") on a chartered trip from Thunder Bay, Kenora, White River, Schreiber and Ignace in Class "D" vehicles with a maximum seating capacity of 12 passengers.

#### **Respondent:**

Purdy's Transportation Ltd.

#### **Issues:**

Transportation services from Kenora, Ignace and Thunder Bay were not opposed. Transportation services from Schreiber and White River were the focus of the hearing.

The applicant's fleet consisted of eight seven passenger and four eleven passenger vans. It was operating on a temporary authority originating charters from Ignace, Kenora and Thunder Bay. The applicant was also operating in mini-vans in the Schreiber-White River corridor but would switch to eleven passenger vans if licensed by the Board. An officer of C. P. Rail testified in support of the application citing the need for a high quality, dependable service at competitive prices. He stressed the need for greater competition among carriers and the opportunity to have a greater latitude in negotiating prices.

---

---

The respondent testified that he had been serving C. P. Rail since 1990 between Chapleau, Cartier, White River and also between White River and Schreiber. He testified that he was not given the opportunity to tender for the transportation service in question and that he was ready, willing and able to provide the service and to modernize his fleet if so required.

**Decision:**

The unopposed parts of the application were granted. The Board was concerned about C. P. Rail not giving Purdy an opportunity to tender for the contract even though they had no complaints about Purdy's service. The Board expressed concern that both Urban Ventures and C. P. Rail had been violating sections of the Public Vehicle Act when Urban was operating with no authority. The Board granted the westbound and northbound movements from Schreiber as Purdy was not licensed to do that but denied the eastbound movements from Schreiber.

**Applicant:**

944764 Ontario Limited  
Windsor, Ontario

File #44936-F

**Application:**

An extra-provincial application to delete a fifteen passenger vehicle restriction on its licence.

**Respondents:**

Transit Windsor  
J. I. DeNure (Chatham) Ltd.

**Issues:**

Executives from three corporations testified in support of the application seeking an exclusive type of service that was not currently available.

The respondents testified that they were currently licensed to do the service and granting the application would have a financial impact on their operations.

**Decision:**

The Board concluded that the applicant had met the statutory test of public necessity and convenience. The Board felt that there would be minimal impact on the respondent's operation because of the type of vehicles to be used and the clients to be served. The application was granted limiting the vehicles to a maximum seating capacity of 24 passengers.

---

---

**Applicant:** Stephane Talbot and Darryl Foulkes **File #45509**  
North Bay, Ontario

**Application:** An intra-provincial application for chartered trips from points in the District of Nipissing in vehicles with a maximum seating capacity of 12 passengers.

**Respondents:** Brownway Bus Lines Ltd.  
Alouette Bus Lines Ltd.  
East Ferris Bus Lines Ltd.  
1019144 Ontario Inc.  
1124593 Ontario Inc.

**Issues:** A total of six witnesses testified in support of the application. A need was expressed for transportation to casinos, Toronto, weddings, anniversaries, etc. and in some situations requiring top of the line vehicles.  
The respondents in their testimony argued that there are a substantial number of licensed carriers ready, willing and able to provide the service and licensing an additional carrier would have an adverse impact on their operations.

**Decision:** The Board concluded that of the six witnesses that testified, only two expressed any need for the applied for service. The other witnesses supported a service within a municipality which is outside the Board's jurisdiction, or they had very infrequent needs or the evidence was compromised or self-serving.  
The application was denied for failure to meet the test of public convenience and necessity.

**Applicant:** Trentway-Wagar Inc. **File #14198-B23**  
Peterborough, Ontario

**Application:** An intra-provincial application to transport passengers on a scheduled service between Toronto and Peterborough via Highways 401 and 115.

**Respondent:** Greyhound Canada Transportation Corporation ("Greyhound")

**Issues:** The applicant Trentway-Wagar ("Trentway") is a large, diversified inter-city carrier operating 147 Class "A" coaches, 175 school buses and 32 transit vehicles. Trentway claimed that it is now the largest inter-city carrier in Ontario.



---

---

On the basis of a Court decision, Trentway provided a service between Peterborough and Toronto but this authority was subsequently rescinded by the Board. Trentway has continued to provide this service free of charge to the passengers.

During the period that Trentway believed it was "authorized" to provide the service, it ran seven daily departures from Peterborough with an equivalent service from Toronto. Trentway's fares were significantly less than Greyhound's and it offered monthly passes, used 55 passenger vehicles and introduced a major marketing program to serve commuters, students, seniors and day trippers.

Fourteen witness testified in support of the application and all but one of them were commuters. The witnesses supported Trentway's lower fares, its special fare packages and monthly passes and its modern equipment. The convenience of being discharged at Scarborough Town Centre, of being picked up at a commuter parking lot, the newness and cleanliness of the coaches, the courteous attitude of the drivers and the attractiveness of departure times from Toronto were also cited by the public witnesses. Trentway alleged that Greyhound is insensitive to public needs, unimaginative in stimulating the market, uninterested in offering special fare packages and promoting its services.

The respondent, Greyhound is a large carrier operating a fleet of 359 Class "A" highway coaches across Canada. Greyhound currently operates nine departures daily from Peterborough commencing at 6:00 a.m. and a final departure at 22:00 p.m. Greyhound committed itself to maintaining its current frequency of service and rate levels to January 1, 1998. It claimed that it also made seven daily stops at The Scarborough Town Centre. Greyhound stated that it used Prevost A-345's, MCI-102's and other MCI model buses with an average age of seven years and with respect to their state of cleanliness, Greyhound stated that it maintained the current industry standards and that it was a leader in this regard.

With respect to fares, Greyhound stated that it had imposed a 3.5% national increase in 1994, and three other subsequent increases. Greyhound's rates today match those offered by Trentway to ensure that it maintains its market share even though they were allegedly non-compensatory. It also offered flexible rates to frequent travellers and student and senior discounts.

---

---

Greyhound vigorously contended that Trentway's fares were not compensatory, that its calculations were flawed and that it was not possible to make a profit at its current level of fares in the Peterborough or St. Catharines corridors. Greyhound alleged that Trentway's entry into the Peterborough market had impacted them severely with a resulting decline in ridership. It alleged that if Trentway were to be granted a licence, Peterborough would have twice the service it currently gets but there was no population or economic basis to sustain such a level of service at the current rates.

Greyhound indicated that this service would be twice that currently offered in the Montreal-Toronto or Kingston-Toronto corridors which have greater populations in comparison to Peterborough-Toronto. Greyhound alleged that the public support for the application was primarily based on price and this in itself showed no evidence of stimulating new markets. It contended that the witnesses were in the main commuters only and there were no witnesses from seniors, students and day trippers (three groups that Trentway indicated were essential to the Peterborough market) in support of the application. Greyhound further alleged that there was virtually no evidence of need from Toronto and that it met the needs of all the witnesses that testified.

**Decision:**

The Board emphasized that it would consider the evidence of the public witnesses as the main basis for its decision. The Board stated that Peterborough was presently getting an early morning, mid-morning, noon hour, mid-afternoon, late afternoon, supper hour and early evening hours service. It heard no substantive evidence that this service did not meet the public need. The Board believed Greyhound when it indicated that it would not alter its current rates or service until January 1, 1998, even though the Board had serious reservations that the Peterborough market could sustain two carriers operating in this corridor at these rate levels. Peterborough had not experienced any significant growth population rate in the last decade. The Board questioned the absence of witnesses from seniors, day trippers and students in support of the application in spite of being assured by the applicant that the application would be supported by people in these various groups.

The Board concluded that the onus was on the applicant to prove the statutory test of need and convenience and in that it had failed. The Board felt that Greyhound is both willing and able to effectively serve the transportation needs of the residents of Peterborough. The application was denied.

---

---

**Applicant:**

McCoy Travel Limited  
Kingston, Ontario

**Files #45538**  
**#45538-A**

**Applications:**

Intra and extra-provincial applications for chartered trips from the Counties of Frontenac and Lennox-Addington in two Class "A" vehicles.

**Respondents:**

James M. Regan  
Franklin Coach Lines Limited

**Issues:**

McCoy Travel Limited ("McCoy") is a Kingston based operator licensed to provide charters from the Counties of Frontenac and Lennox-Addington in Class "D" vehicles.

These applications were to enable McCoy to add two Class "A" vehicles which would enable it to provide a full range of equipment to its customers. Seventeen witnesses testified in support of the application stating that they had used the services of McCoy and enjoyed the services but wanted highway coaches for their comfort, ie: washroom facilities and less restrictive seats. Some of the witnesses had also used the services of the respondents.

Michael Regan, (one of the respondents), testified that he operates three Class "A" vehicles and had experienced an 18.5% decline in business in 1996 and that 1997 was going to be worse. The decline, he felt was due to widespread layoffs in the Kingston area and the growth of the mini-coach segment in the market place. Monte Smith of Franklin Coach Lines Limited ("Franklin") testified that it operated 12 Class "A" coaches and they were currently experiencing the lowest rate of equipment usage in several years. Franklin felt that granting the applications would have a serious financial impact on its operations.

Counsel for the respondents pointed out to the Board that the applicant's record of illegal operations raised serious questions as to the applicant's fitness to hold a licence.

**Decision:**

The Board concluded that the public evidence indicated convenience but little actual need. The witnesses did not show a need that could not be met by existing licensed carriers. There was no evidence as to shortage of equipment, complaints of the service of the respondents, unfair pricing or lack of pricing competition. The fact that the applicant has a record of illegal operations the Board felt was unacceptable and indefensible. The applications were denied.



que d'accorder les demandes aurait un effet financier sérieux sur ses

opérations.

Le procureur des opposants a fait remarquer à la Commission que le dossier d'opérations illégales de la demanderesse a soulevé des questions sérieuses relativement à l'aptitude de la demanderesse de détenir un permis.

#### Décision:

La Commission a conclu que la preuve présentée de la part du public a démontré la commodité mais très peu de besoin présent. Les témoins n'ont pas démontré un besoin qui ne pouvait être comblé par les transporteurs actuels. Aucune preuve n'a été présentée relativement au manque d'équipement, aux problèmes avec le service donné par les opposants, de prix déloyaux et au manque de compétition dans les prix. Le fait que la demanderesse avait un passé d'opérations illégales était inacceptable et indéfendable. Les demandes ont été rejetées.

années. La Commission s'est interrogée sur l'absence de support de la part de témoins représentant les groupes suivants: personnes âgées, de passagers journaliers et d'étudiants malgré le fait que la demanderesse ait insisté que la demande serait supportée par des témoins représentant ces groupes.

La Commission a conclu que le fardeau reposait sur la demanderesse de prouver le test statuaire de commodité et de nécessité publiques et qu'elle a failli. La Commission a conclu que Greyhound était à la fois capable et voulait remplir de manière efficace les besoins en transport des résidents de Peterborough. La demande a été rejetée.

**Demandeur:** McCoy Travel Limited  
Kingston, Ontario

**Dossiers #45538**  
**#45538-A**

**Demandes:** Demandes de permis de transport notifié intra et extra-provincial à partir des comtés de Frontenac et de Lennox-Addington limité à l'utilisation de deux véhicules de catégorie "A".

**Opposants:** James M. Regan  
Franklin Coach Lines Limited

**Questions:** McCoy Travel Limited ("McCoy") est un transporteur basé à Kingston et qui présentement détient un permis de transport notifié à partir des comtés de Frontenac et de Lennox-Addington et limité à l'utilisation de véhicules de catégorie "D".

Ces demandes ont été déposées de façon à permettre à McCoy d'ajouter deux véhicules de catégorie "A" et de lui permettre d'offrir une gamme complète d'équipement à ses clients. Dix-sept personnes ont témoigné au support de la demande déclarant qu'ils avaient utilisés les services de McCoy et qu'ils avaient beaucoup apprécié le service offert mais qu'ils voulaient des autobus plus confortables ie. avec des toillettes et des sièges moins restrictifs. Certains témoins ont aussi utilisé les services des opposantes.

Michael Regan (représentant l'opposant James M. Regan) a témoigné qu'il opère trois véhicules de catégorie "A" et qu'il a vécu un déclin de 18,5% dans son entreprise en 1996 et que 1997 était pour être pire. C'est son sentiment que le déclin était dû aux mises à pied importantes dans la région de Kingston et à l'augmentation du segment du marché du petit autobus. Monte Smith de la compagnie Franklin Coach Lines Limited ("Franklin") a témoigné qu'il opérat 12 véhicules de catégorie "A" et que présentement il éprouvait le taux le plus bas d'utilisation depuis des années. Franklin avait le sentiment

Relativement aux taux, Greyhound a déclaré qu'elle a introduit une hausse nationale des taux de 3,5% en 1994 et par la suite trois autres augmentations ont été introduites. Les taux de Greyhound présentement chargés sont équivalents à ceux offerts par Trentway de façon à maintenir sa part de marché malgré qu'il soit allégué qu'ils ne sont pas compensatoires. Elle a aussi offert des taux flexibles aux voyageurs fréquents, aux étudiants et aux personnes âgées. Greyhound a vigoureusement soutenu que les taux de Trentway ne sont pas compensatoires, que ses calculs sont erronés et qu'il n'est pas possible de faire un profit au niveau actuel des taux dans les corridors de Peterborough ou de St. Catharines. Greyhound a allégué que l'entrée de Trentway sur le marché de Peterborough a eu un effet sévère avec pour résultat un déclin dans le niveau des passagers. Il est allégué que si un permis était accordé à Trentway, Peterborough aurait deux fois le niveau de service actuel mais qu'il n'y pas de population ou de base économique pour supporter un tel niveau de service aux taux actuels.

Greyhound a indiqué que le service offert est deux fois le niveau présentement offert dans les corridors Montréal - Toronto ou Kingston - Toronto qui ont des populations plus importantes comparativement au corridor Peterborough - Toronto. Greyhound a allégué que le support du public pour la demande était simplement basé sur les prix et que cela ne démontrait pas des nouveaux marchés en développement. Elle a soutenu que les témoins étaient pour la plupart des passagers journaliers se rendant à leur travail et qu'il n'y avait pas de personnes âgées, des étudiants ou des passagers se rendant à Toronto pour la journée seulement (trois groupes que Trentway considérait comme essentiel au marché de Peterborough) supportant la demande. De plus, Greyhound a allégué qu'il n'y avait pas vraiment de preuve de besoin à partir de Toronto et qu'il rencontrait les besoins de tous les témoins qui ont témoigné.

## Décision:

La Commission a souligné qu'elle considérait la preuve des témoins provenant du public comme étant la base principale de sa décision. La Commission a déclaré que Peterborough était présentement desservi par un horaire de départs assortis: tôt le matin, l'avant-midi, à midi, au milieu de l'après-midi, en fin d'après-midi, à l'heure du souper et tôt dans la soirée. Elle n'a pas entendu de preuve substantielle que ce service ne rencontrerait pas les besoins du public. La Commission a cru Greyhound lorsque la compagnie a indiqué qu'elle maintiendrait ses taux et le niveau de service actuels jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1998, malgré que la Commission ait des réserves que le marché de Peterborough puisse soutenir deux transporteurs opérant dans ce corridor et aux taux actuels. Peterborough n'a pas eu de croissance significative de population au cours des dix dernières

## Questions:

Le demanderesse Trentway-Wagar Inc. ("Trentway") est un transporteur inter-urbain important et diversifié opérant 147 autobus de catégorie "A", 175 autobus scolaires et 32 véhicules de transport urbain. Trentway proclame qu'elle est maintenant le plus gros transporteur inter-urbain en Ontario. En se basant sur une décision de la Cour, Trentway a donné un service entre Peterborough et Toronto mais ce privilège a été par la suite annulé par la Commission. Trentway a continué à donner le service mais gratuitement.

Pendant la période durant laquelle Trentway croyait être autorisé à donner le service, la compagnie avait 7 départs à partir de Peterborough avec un nombre équivalent en partance de Toronto. Les taux de Trentway était plus bas de manière significative que ceux de Greyhound et elle offrait des billets mensuels, utilisait des véhicules ayant une capacité assise de 55 passagers et a introduit un programme de marketing visant les travailleurs, les étudiants, les personnes âgées et les allers-retours durant le même jour.

Quatorze personnes ont témoigné au support de la demande et toutes sauf une étaient des travailleurs se rendant à leur travail. Les témoignes ont supporté les taux plus bas de Trentway, ses taux spéciaux et ses billets mensuels et son équipement moderne. Les témoignes ont vanté le service de Trentway de la manière suivante: la commodité de pouvoir descendre au Scarborough Town Centre, de monter à des stationnements établis pour les travailleurs, la propreté et l'équipement récent utilisé, l'attitude courtoise des conducteurs et les heures de départ pratiques à partir de Toronto. Trentway a allégué que Greyhound était insensible aux besoins du public, qu'elle n'avait pas d'imagination de manière à stimuler le marché, qu'elle n'était pas intéressée à offrir des taux spéciaux et à promouvoir ses services.

L'opposante, Greyhound, est un transporteur d'importance opérant une flotte de 359 autobus de catégorie "A" à travers le Canada. Présentement, Greyhound opère neuf départs journaliers à partir de Peterborough commençant à six heures le matin avec une dernière départ à dix heures le soir. Greyhound s'est engagé à maintenir la fréquence de départ et les taux actuels jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1998. Greyhound a déclaré qu'elle a aussi fait sept arrêts journaliers au Scarborough Town Centre. Greyhound a aussi déclaré qu'elle utilisait des autobus Prevost A-345, MCI-102 et d'autres modèles MCI ayant un âge moyen de sept ans et que relativement à leur état de propreté, Greyhound a déclaré que son équipement était maintenu conformément aux normes de l'industrie et qu'elle était un chef de file à cet égard.



été accordée limitant les véhicules utilisés à une capacité maximale

assise de 24 passagers.

**Demandeur:**

Stéphane Talbot et Darryl Foulkes

North Bay, Ontario

**Dossier #45509**

**Demande:**

Une demande de permis intra-provincial permettant le transport notisé à partir de différents points dans le district de Nipissing utilisant des véhicules ayant une capacité maximale assise de 12 passagers.

**Opposantes:**

Brownway Bus Lines Ltd.

Alouette Bus Lines Ltd.

East Ferris Bus Lines Ltd.

1019144 Ontario Inc.

1124593 Ontario Inc.

**Questions:**

Un total de six personnes ont témoigné au support de la demande. Un besoin pour un service de transport pour aller aux casinos, à Toronto, à des mariages, anniversaires et dans certaines situations demandant un service dans des véhicules de haute qualité a été exprimé. Les opposantes ont témoigné du fait qu'il y avait un nombre substantiel de transporteurs prêts, capables et qui voulaient donner le service et qu'accorder un permis additionnel aurait un effet néfaste sur leurs opérations.

**Décision:**

La Commission a conclu que seulement deux des six témoins qui ont témoigné ont exprimé un besoin pour le service faisant l'objet de la demande. Les autres témoins ont supporté un service qui se situait exclusivement à l'intérieur des frontières d'une municipalité ce qui est à l'extérieur de la juridiction de la Commission ou que le besoin était peu fréquent ou que la preuve offerte était intéressée. La demande a été rejetée pour défaut de remplir le test de nécessité et de commodité publiques.

**Demandeur:**

Trentway-Wagar Inc.

Peterborough, Ontario

**Dossier #14198-B23**

**Demande:**

Une demande de permis intra-provincial permettant le transport sur horaire entre Peterborough et Toronto en utilisant l'autoroute 401 et la route 115.

**Opposante:**

Greyhound Canada Transportation Corporation ("Greyhound")

étant à un prix compétitif. Il a mis l'emphasis sur le besoin d'une plus grande compétition entre les transporteurs et l'opportunité d'avoir une plus grande latitude pour négocier les prix.

L'opposante a témoigné du fait que depuis 1990 elle a fourni le service au CP entre Chapleau, Cartier, White River et aussi entre White River et Schreiber. Elle a témoigné qu'on ne lui a pas donné l'opportunité de présenter une soumission pour le service de transport en question et qu'elle était prête, qu'elle voulait et était capable de fournir le service et de moderniser sa flotte si cela est requis.

**Décision:**

Les portions qui n'ont pas reçu d'oppositions ont été accordées. La Commission s'est dite préoccupée du fait que CP Rail n'a pas donné l'opportunité à Purdy de présenter une soumission même si CP Rail n'avait pas à se plaindre du service donné par Purdy. La Commission s'est aussi dite préoccupée du fait que Urban Ventures et CP Rail ont tous deux contrevenus aux dispositions de la Loi sur les véhicules de *transport en commun* lorsque Urban a opéré sans le permis nécessaire. La Commission a accordé les mouvements vers l'ouest et vers le nord à partir de Schreiber du fait que Purdy ne détenait pas le permis nécessaire mais a refusé la demande pour des mouvements vers l'est à partir de Schreiber.

**Demandeur:**

944764 Ontario Limited  
Windsor, Ontario

Une demande de permis extra-provincial afin d'éliminer la restriction de n'utiliser que des véhicules ayant une capacité maximale de 15 passagers.

**Opposantes:**

Transit Windsor  
J.I. Denure (Chatham) Ltd.

**Questions:**

Des cadres supérieurs de trois corporations ont témoigné au support de la demande recherchant un service exclusif qui n'est pas présentement offert.

Les opposantes ont témoigné qu'elles détenaient présentement un permis permettant de donner le service et qu'accorder la demande aurait un impact financier sur leurs opérations.

**Décision:**

La Commission a conclu que la demanderesse avait rempli le test statutoire de nécessité et commodité publiques. Il a semblé à la Commission que l'impact sur les opposantes serait minimal à cause du type de véhicules utilisé et des clients desservis. La demande a

**Carleton Bus Lines (2000) Ltd.**  
**Kinburn, Ontario**  
Dossier #45435-Re

**Plainte:** Exploitation sans déténir le permis de transport approprié.

**Plaignant:** Penetang-Midland Coach Lines Limited ("PMCL")

**Décision:** La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.

**Frais à être payés:** À la Commission 250.00\$  
À PMCL 400.00\$

**Olde Town Toronto Tours Limited**  
**Etobicoke, Ontario**  
Dossier #45250-Re

**Plainte:** Exploitation sans déténir le permis de transport approprié.

**Plaignant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

**Décision:** La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.

**Frais à être payés:** À la Commission 800.00\$  
À Trentway 1000.00\$

**Dallas Equipment Service Ltd.**  
**Brampton, Ontario**  
Dossier #45547-Re

**Plainte:** Exploitation sans déténir le permis de transport approprié.

**Plaignant:** A.Z. Bus Tours Inc. ("A.Z.")

**Décision:** La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.

**Frais à être payés:** À la Commission 750.00\$  
À A.Z. 400.00\$

Maxsavers International Tours Inc.  
Scarborough, Ontario  
Dossier #45510-Re

**Plainte:** Organiser le transport de passagers par des transporteurs non-détenteurs de permis.  
**Plaignant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")  
**Décision:** La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.

**Frais à être payés:** À la Commission 500.00\$  
À Trentway 500.00\$

Wills Motors Limited  
Binbrook, Ontario  
Dossier #20178-Re

**Plainte:** Exploitation sans déténir le permis de transport approprié.  
**Plaignant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")  
**Décision:** La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement et les permis détenus par la compagnie ont été modifiés afin d'indiquer qu'ils seraient suspendus ou annulés dans l'éventualité où le transporteur continue d'opérer sans les permis appropriés.

**Frais à être payés:** À la Commission 1000.00\$  
À Trentway 2500.00\$

Les Autobus Deshaies Ltée  
Laval, Québec  
Dossier #20143-Re1

**Plainte:** Exploitation sans déténir le permis de transport approprié.  
**Plaignant:** Penetang-Midland Coach Lines Limited ("PMCL")  
**Décision:** La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.  
**Frais à être payés:** À la Commission 250.00\$  
À PMCL 400.00\$



111223 Ontario Inc. and Muhammad Anwar Hussain  
Toronto, Ontario  
Dossiers #45478-Re  
#45479-Re

**Plainte:** Exploitation sans détenir le permis de transport approprié.

**Plaignant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

**Décision:** La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.

**Frais à être payés:**  
À la Commission 500.00\$  
À Trentway 14,500.00\$

Lewis Piedmont  
Montréal, Québec  
Dossier #45485-Re

**Plainte:** Exploitation sans détenir le permis de transport approprié.

**Plaignant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

**Décision:** La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.

**Frais à être payés:**  
À la Commission 250.00\$  
À Trentway 500.00\$

Attridge Transportation Inc.  
Waterdown, Ontario  
Dossier #44264-Re1

**Plainte:** Exploitation sans détenir le permis de transport approprié.

**Plaignant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

**Décision:** La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement et les permis intra et extra-provinciaux ont été suspendus pendant 15 jours.

**Frais à être payés:**  
À la Commission 1000.00\$  
À Trentway 7500.00\$

**Décision:** La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.

**Frais à être payés:** À la Commission 250.00\$  
À Trentway 500.00\$

Brenda Densmore  
Hamilton, Ontario  
Dossier #45473-Re

**Plainte:** Exploitation sans déténir le permis de transport approprié.

**Plaignant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

**Décision:** La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.

**Frais à être payés:** À la Commission 250.00\$  
À Trentway 500.00\$

Nunez Victor Orlando Melendez  
Rexdale, Ontario  
Dossier #45488-Re

**Plainte:** Exploitation sans déténir le permis de transport approprié.

**Plaignant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

**Décision:** La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.

**Frais à être payés:** À la Commission 100.00\$

Hector E. Obando and Elisa M. Obando  
Dossiers #45482-Re  
#45493-Re

**Plainte:** Exploitation sans déténir le permis de transport approprié.

**Plaignant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

**Décision:** La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.

**Frais à être payés:** À la Commission 400.00\$  
À Trentway 500.00\$

Dossier #29214-Re

Transario Bus Lines Inc.  
Peterborough, Ontario

**Plainte:** Exploitation sans déténir le permis de transport approprié.

**Plaignant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

**Décision:** La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.

1500.00\$  
3000.00\$

A la Commission  
A Trentway

**Frais à être payés:**

Carmencita Amascul  
Montréal, Québec

**Plainte:** Exploitation sans déténir le permis de transport approprié.

**Plaignant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

**Décision:** La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.

250.00\$  
500.00\$

A la Commission  
A Trentway

**Frais à être payés:**

Dossiers #45494-Re  
#45470-Re

Amica Inc. and Karim A. Issa  
Montréal, Québec

**Plainte:** Exploitation sans déténir le permis de transport approprié.

**Plaignant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

**Décision:** La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.

**Aucun frais à payer**

Dossier #45476-Re

Atlas Tours

Montréal, Québec

**Plainte:** Exploitation sans déténir le permis de transport approprié.

**Plaignant:** Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")

**Décision:** La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.

**Frais à être payés:** À la Commission 1900.00\$  
À Howard 400.00\$

Walsh Transportation Ltd.  
Haileybury, Ontario  
Dossier #05540-Re

**Plainte:** Exploitation sans détenir le permis de transport approprié.

**Plaignant:** Palangio Enterprises (1982) Limited ("Palangio")

**Décision:** La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.

**Frais à être payés:** À la Commission 1925.00\$  
À Palangio 800.00\$

Fort Frances-Rainy River Board of Education  
Fort Frances, Ontario  
Dossier #31813-Re

**Plainte:** Exploitation sans détenir le permis de transport approprié.

**Plaignant:** Asselin Transportation and Storage Limited ("Asselin")

**Décision:** La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.

**Frais à être payés:** À la Commission 500.00\$  
À Asselin 400.00\$

L.B. Pearson International Limousine Holdings Inc. ("L.B.P.")  
Mississauga, Ontario  
Dossier #44820-Re

**Plainte:** Exploitation en contravention du permis de transport détenu.

**Plaignant:** P.W. Transportation Ltd. ("P.W.")

**Décision:** La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.

**Frais à être payés:** À la Commission par L.P.B. 850.00\$  
À la Commission par P.W. 850.00\$



Vous trouverez ci-après des résumés de demandes déposées par des personnes intéressées (i.e., une personne qui a un intérêt économique dans le résultat du dossier) relativement aux articles 10 et 11 de la Loi sur les véhicules de transport en commun. Ces demandes sont des plaintes déposées par des personnes intéressées alléguant des violations de la loi par des détenteurs de permis ou par des personnes qui organisent des services de transport par autobus et qui n'utilisent pas les services de détenteurs de permis. Suite à une audience écrite ou publique, la Commission peut imposer des sanctions i.e., annuler, suspendre, imposer des conditions aux permis et/ou ordonner que l'opération qui cause la contravention arrête.

**Trentway-Wagar Inc.**  
Dossier #14198-Re  
 Peterborough, Ontario

**Plainte:** Exploitation en contravention de ses permis de transport.

**Plaignant:** Greyhound Canada Transportation Corporation ("Greyhound")

**Décision:** La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.

**Frais à être payés:** À la Commission 1950.00\$  
 À Greyhound 5000.00\$

**Penetang Midland Coach Lines Limited**  
Dossier #18701-Re1  
 Midland, Ontario

**Plainte:** Exploitation en contravention de son permis de transport.

**Plaignant:** Ontario Northland Transportation Commission ("ONTC")

**Décision:** La Commission a ordonné que le service soit arrêté immédiatement.

**Frais à être payés:** À la Commission 1400.00\$  
 À ONTC 3900.00\$

**C. Seely's Bus Lines Ltd.**  
Dossier #25703-Re  
 Prescott, Ontario

**Plainte:** Exploitation en contravention de son permis de transport.

**Plaignant:** R. A. Howard Bus Service Ltd. ("Howard")

# Demandes reçues par région



## EXTÉRIEUR DE L'ONTARIO

ALBERTA 2  
QUÉBEC 10  
É.U.A. 37

## ONTARIO - FRONTIÈRES RÉGIONALES

### RÉGION CENTRALE

MÉTRO TORONTO 21  
DURHAM 6  
HAMILTON-WENTWORTH 4  
NIAGARA 9  
PEEL 11  
YORK 3

### RÉGION DU NORD

COCHRANE 1  
NIPISSING 5  
PARRY SOUND 1  
SUDBURY 6  
TIMISKAMING 4

### RÉGION DU SUD-OUEST

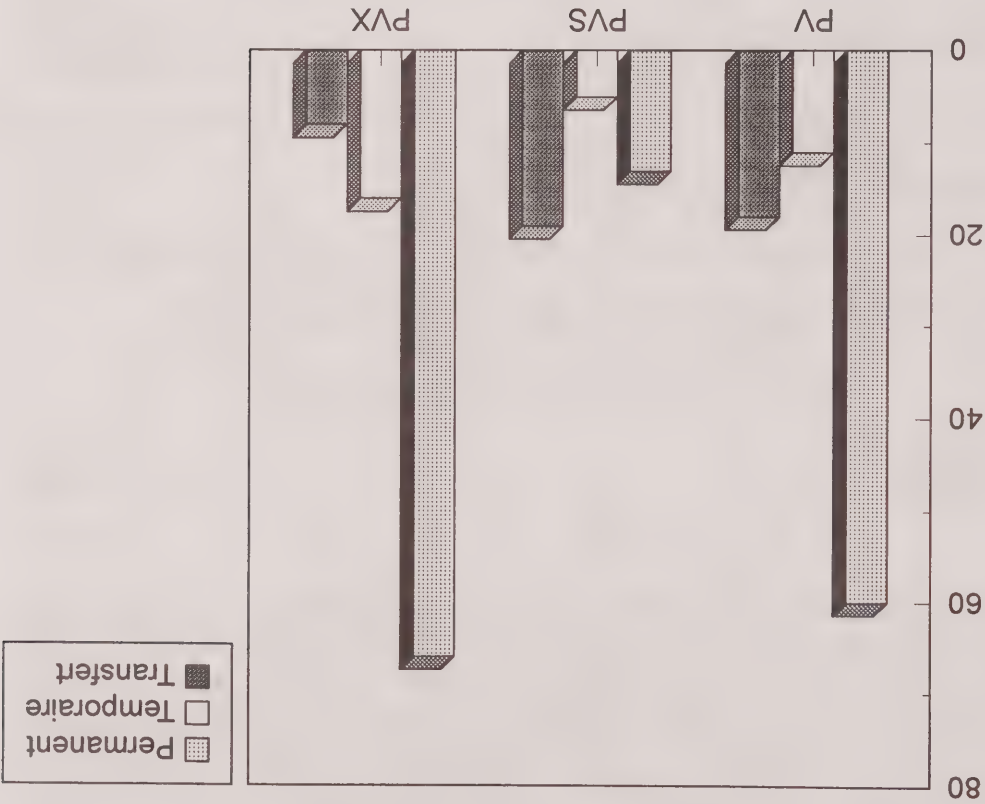
BRANT 2  
BRUCE 3  
ELGIN 1  
ESSEX 4  
GREY 3  
HALDIMAND-NORFOLK 6  
HURON 3  
LAMBTON 1  
MIDDLESEX 2  
SIMCOE 10  
WATERLOO 4  
WELLINGTON 1

## TOTAL - DEMANDES 216

RÉGION DU NORD-OUEST 25  
ALGOMA 1  
KENORA 2  
RAINY RIVER 7  
THUNDER BAY 12  
RÉGION DE L'EST 31  
FRONTENAC 6  
HASTINGS 4  
LANARK 4  
LEED & GRENVILLE 1  
OTTAWA-CARLETON 8  
PETERBOROUGH 5  
PRESOTT & RUSSELL 2  
PETERBOROUGH 8  
RENFREW 1

E.U.A. 37

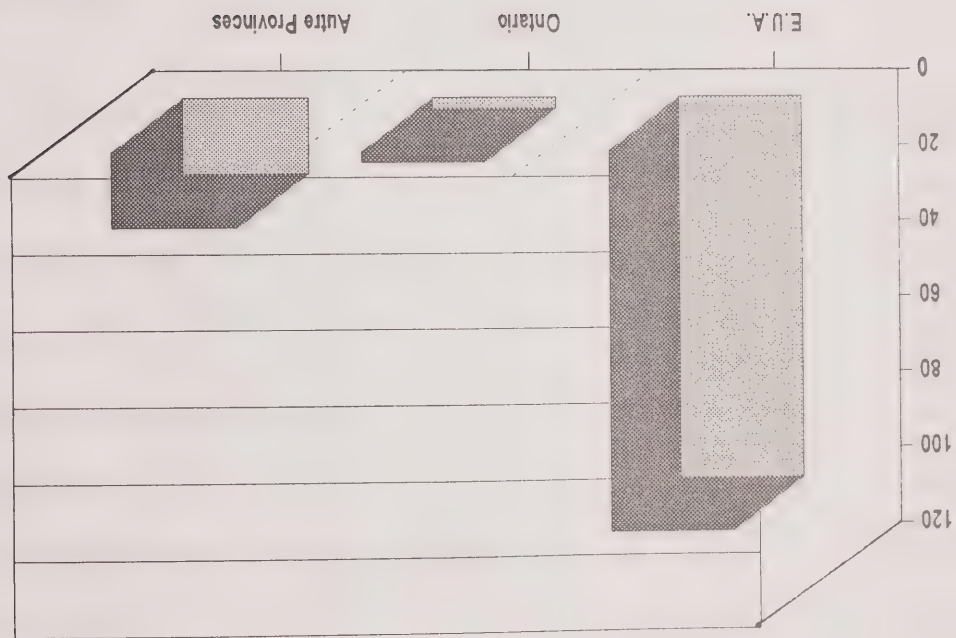
Demandes de permis reçues



Type/Catégorie	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	60	13	66	139
Temporaire	11	5	16	32
Transfert	18	19	8	45
TOTAL	89	37	90	216

**Légende:**  
PV Demandes de permis de transport de passagers (Entreprise de transport intra-provincial par autobus)  
PVS Demandes de permis de transport scolaire (Entreprise de transport intra-provincial par autobus)  
PVX Demandes de permis présentées en vertu de la partie I de la Loi sur les transports par véhicules à moteur de 1987 (Entreprise de transport extra-provincial)

# *Demandes de permis spéciaux*



Jurisdiction d'origine du demandeur

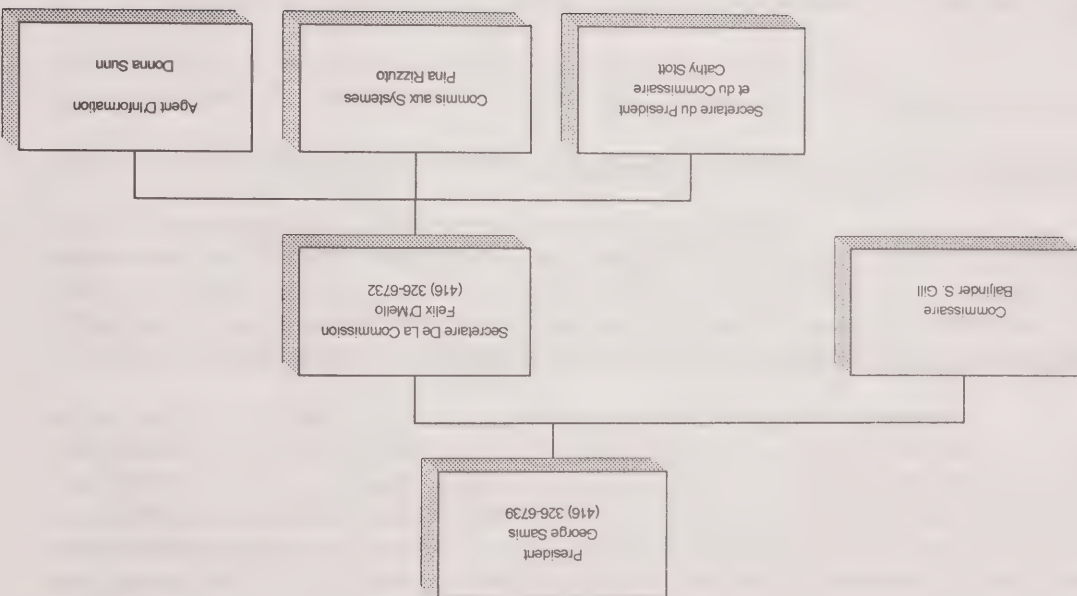
E.U.A.	101
Ontario	3
Autres provinces	20
Total	124



## Comptes recevables pour 1997

Frais de dépôt	78,915.00\$
Frais de court	30,695.00
Crédits et échange sur argent américain	8,929.73
Subpeonas	80.00
Audio-cassettes des audiences	560.00
Photocopies	425.00
Permis spéciaux	16,980.00
Oppositions	15,050.00
Revenus nets	<u>151,634.73\$</u>

# **Organigramme** **(À PARTIR DU 31 DÉCEMBRE 1997)**



## Message du Président

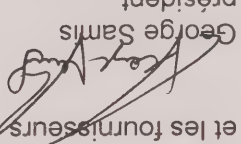
En 1997, le focus premier de la Commission a été l'adjudication de demandes déposées en vertu des articles 10 et 11 de la Loi sur les véhicules de transport en commun, impliquant l'application du test de commodité et nécessité publiques du fait que la majorité des demandeurs mandant des nouveaux privilèges de nolement ou des privilèges étendus ont été conclues par audiences écrites ou n'ont pas reçu d'opposition. L'industrie du transport de passagers en Ontario se réglemente elle-même; les transporteurs doivent eux-mêmes prendre l'initiative s'ils veulent que la Commission agisse. Les demandes en vertu des articles 10 et 11 ont eu la tendance à venir de la part de petits transporteurs or de transporteurs régionaux qui ont rapporté des opérations illégales de la part de d'autres transporteurs dans le secteur couvert par leur permis et dans plusieurs cas les contrevenants allégués étaient des transporteurs ne détenant pas de permis et qui suite à l'audience ont déposés une demande afin d'obtenir le permis nécessaire.

Les actions prises par le Service juridique du Ministère des transports afin de collecter les montants qui sont dus à la Couronne par les transporteurs qui ont été jugés comme ayant opéré illégalement sont certainement bienvenus par la Commission quoiqu'il soit nécessaire de dire que la vaste majorité des transporteurs à qui des frais ont été imposés ont été coopératifs et ont payé au complet les frais imposés.

La Commission continue à être presque autofinancée et son personnel est à temps partiel. Offrir un service amical, efficace et prompt continue à être une priorité majeure pour la Commission et je suis fier de notre dossier en cette matière en 1997.

Les audiences publiques en 1997 ont été conclues rapidement et la plupart ont été conduites sans la présence de procureurs ce qui a eu pour effet de réduire substantiellement les coûts totaux pour les participants. De plus, la Commission a poursuivi sa politique de rendre ses décisions le plus rapidement possible avec pour résultat que la plupart des décisions écrites ont été émises dans la semaine suivant la date de l'audience.

Je m'attend à ce que la tendance vers des audiences en vertu des articles 10 et 11 continue en 1998 et je crois que la Commission peut servir l'intérêt public tout en aidant à assurer que les exploitants de véhicules de transport en commun opèrent légalement et sécuritairement et que l'industrie continue de croître de façon à ce que les utilisateurs et les fournisseurs de transport inter-urbain en bénéficieront.

  
George Samis  
président

## La Commission et ses Membres

La Commission a été constituée en vertu et en conformité avec les dispositions de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. 1990, chapitre O.19. Elle assume les fonctions d'un tribunal administratif quasi-judiciaire. En vertu de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*, L.R.O. 1990, chapitre P.54 et de la *Loi sur les transports par véhicules à moteur de 1987*, L.C. chapitre 35 telle que modifiée par 1989 L.C. chapitre 29, la Commission contrôle l'entrée et maintient le développement ordonné de l'industrie du transport rémunéré de passagers sur le territoire de l'Ontario.

### Membres de la Commission (à partir du 31 décembre 1997)

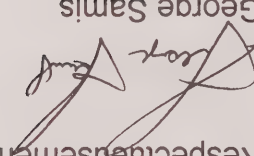
George Samis	président	Newburgh
Baljinder S. Gill	commissaire	Ottawa

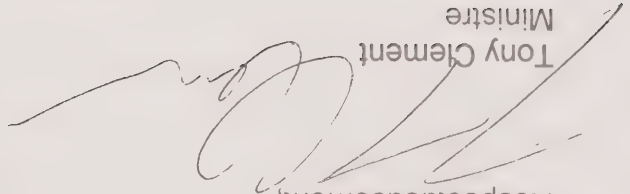


L'Honorable Tony Clement, Ministre des transports

À:

Monsieur: Conformément à l'article 33 de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario, L.R.O. 1990, chapitre O.19, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 1997.

Respectueusement,  
  
George Samis  
président

Respectueusement,  
  
Tony Clement  
Ministre

Le soussigné a le plaisir de présenter le rapport annuel de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 1997.

PLAÎT-IL À VOTRE HONNEUR

A: L'honorable Hilary M. Weston,  
Lieutenant-gouverneur de la Province de l'Ontario

# Table des Matières

1	La Commission et ses membres .....
2	Message du président .....
3	Organigramme .....
4	Comptes recevables pour 1997 .....
5	Demandes de permis spéciaux .....
6	Demandes de permis reçues .....
7	Demandes de permis reçues par région .....
8 - 22	Résumés de décisions rendues .....





---

# Commission des transports routiers de l'Ontario

RAPPORT ANNUEL 1997











